ROK XX Warszawa, marzec 1939 r. Nr. 3 (286)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKV ZAW. MASZYNISTOW KOLEJOWYCH



PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel. 595-28 i 539-00. Konto czekowe P.K.O. 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

BILANS NASZYCH WYSIŁKÓW

Sesja budżetowa ciał ustawodawczych dobiega końca; za kilka dni zakończy debatę budżetową Senat, za kilka tygodni budżet na rok 1939/1940 stanie się ustawą. Wobec tego także i akcję pracowniczego ruchu zawodowego o poprawę bytu w związku z tym budżetem uznać należy właściwie już za ukończoną i to — formalnie rzecz biorąc — z wynikiem ujemnym. Nie ulega już dzisiaj wątpliwości, że, wskutek stanowczego sprzeciwu Rządu, posiadającego oparcie w art. 59 obowiązującej Konstytucji, budżet nie będzie przewidywał, ustalonych w sposób stanowczy, kredytów, niezbędnych na realizację postulatów objętych t. zw. „małą reformą uposażeń".

Sądzimy, że nie od rzeczy będzie streścić właśnie w tej chwili przebieg prac i starań naszych o poprawę bytu pracowników państwowych w minionym co dopiero okresie. Związki pracownicze zrzeszone w Międzyzwiązkowym Komitecie Pracowników Państwowych rozwinęły w tym celu akcję o natężeniu tak znacznym i o zasięgu tak szerokim jak nigdy dotąd w dziejach odrodzonej Polski. Gdy mimo to akcja ta nie dała pożądanych rezultatów, zachodzi bez wątpienia konieczność stwierdzenia i udowodnienia, że z naszej strony nie zaniedbano niczego, co było możliwe do zrobienia a to nie tylko w tym celu, aby nie narazić się na zarzut niewypełnienia ciążących na nas obowiązków, lecz także i w tym celu aby ustalić, **kto ponosi odpowiedzialność za to, co się stało, czy raczej za to co się nie stało, choć stać się mogło...**

Do akcji o poprawę bytu, a w szczególności o obalenie, tak popularnie zwanej, „jędrzejewiczowskiej reformy uposażeń" przystąpił ruch zawodowy pracowniczy po wszechstronnym przygotowaniu. Podjął tę akcję **„Międzyzwiązkowy Komitet Pracowników Państwowych"** jednoczący kilkanaście poważnych organizacyj ze wszystkich gałęzi służby państwowej, oparty o ideologię społeczną i program gospodarczy ustalony w deklaracji z dn. 10.IX. 1936, związany organizacyjnie i ideowo z ruchem zawodowym pracowników samorządowych i prywatnych w ramach C. K. P., mogący liczyć na poparcie i życzliwość ze strony innych odłamów świata pracy. Komitet dysponował siłami i środkami, które mu pozwoliły na **dokładne i fachowe opracowanie zarówno samych postulatów jak też i na ich uzasadnienie** pod względem prawnym i budżetowym. Program pracy wytyczały tezy dotyczące reformy uposażeń, opracowane przez Komitet na przełomie r. 1937/1938, a niezbędne uzasadnienie finansowo-budżetowe zostało opracowane wszechstronnie, fachowo i bezbłędnie na podstawie projektu preliminarza budżetowego na r. 1939/40 przedłożonego przez rząd ciałom ustawodawczym.

Opinii pracowniczej nie trzeba było mobilizować na rzecz postulatów Komitetu; jest ona zdawna już ustalona i zdecydowana. Tam, gdzie zachodziła tego potrzeba odwoływano się do tej opinii i to ze skutkiem, który nie zawiódł oczekiwań: masy pracownicze stanęły murem za swojem przedstawicielstwem bez względu na przynależność organizacyjną, poglądy polityczne itd. **Opinię publiczną** — po za pracowniczą, poinformowano i nastrojono należycie, czego dowodem najlepszym jest fakt, że wszystkie organy niezależnej opinii publicznej znowu bez względu na kierunek polityczny zostały przekonane o słuszności postulatów pracowniczych i popierały je bez zastrzeżeń. Jedyny wyjątek stanowią poniekąd oficjalne i półoficjalne organy Obozu Zjednoczenia Narodowego, które, tak samo jak i sam Obóz, nie zajęły stanowiska wyraźnego i zdecydowanego. Doniosłą rolę odegrał w tym względzie, powołany do życia zbiorowym wysiłkiem ruchu pracowniczego, **„Dziennik Powszechny"**, czasopismo codzienne, poświęcone sprawom pracowniczym, informujące stale, sprawnie i rzeczowo o naszej akcji i oddziaływujące tą drogą zarówno na opinię czytającego prasę społeczeństwa jak też na stanowisko innych organów prasowych.

Z wdzięcznością i uznaniem podkreślić należy, **że ciała ustawodawcze stanęły również zdecydowanie po naszej stronie.** Zagadnienie uposażeń pracowniczych znajdowało się stale na porządku obrad Sejmu i Senatu. Nie było niemal dnia, nie było posiedzenia, nie było takiego rozdziału budżetu, nie było dyskusji czy to w komisji czy to na plenum, w której nie poruszano by tej sprawy. Przemawiali za nami posłowie i senatorowie niezależni i należący do O. Z. N., związani i niezwiązani z ruchem pra-

cowniczym a pochodzący z różnych sfer społecznych, opowiadali się na rzecz propagowanej przez nas reformy referenci budżetu i posłowie oraz senatorowie biorący przygodnie udział w dyskusji. Żaden z czynników, w Sejmie i Senacie miarodajnych, nie odmówił nam swego poparcia i żaden nie zaniechał zapewnić nas o swej życzliwości.

Pozostał jeszcze rząd. I tutaj nie zaniechaliśmy niczego, aby przekonać kogo należy o słuszności naszych postulatów i o konieczności ich załatwienia. Na długi czas przed opracowaniem projektu preliminarza budżetowego na r. 1939/40, bo jeszcze w czerwcu i sierpniu 1938 r., a więc dwukrotnie przyjęty był Międzyzwiązkowy Komitet przez p. Prezesa Rady Ministrów. W lipcu odbyła się pierwsza audiencja Komitetu u kierującego polityką finansową rządu p. wicepremiera i Ministra Skarbu inż. Kwiatkowskiego. Wszędzie spotykaliśmy się z życzliwą oceną naszych dezyderatów, stale zapewniano nas o zrozumieniu i uznaniu ich słuszności i uzasadnienia.

Tak się złożyło, że finalizacja prac nad projektem preliminarza budżetowego przypadła na okres **doniosłych wydarzeń na arenie międzynarodowej.** Czy i o ile wypadki polityczne, które miały miejsce we wrześniu i październiku r. 1938 wpłynęły na zmianę projektów rządowych w sprawie uposażeń pracowników i na treść preliminarza budżetowego — tego stwierdzić stanowczo nie można. W każdym razie te właśnie wypadki podał p. wicepremier za przyczynę opóźnienia audiencji Komitetu, która wbrew obietnicom odbyła się nie przed uchwaleniem projektu budżetu przez Radę Ministrów, lecz dopiero po wniesieniu budżetu do Sejmu a mianowicie dn. 20 grudnia 1938 r.

Dwu i półgodzinna audiencja odbyta w obecności 2 wiceministrów pp. Kożuchowskiego i Morawskiego nie odebrała Komitetowi nadziei, że postulaty pracownicze, zredukowane świadomie do rozmiarów minimalnych, mogą być zrealizowane. Pozytywnym jej rezultatem było powołanie do życia **Komisji w Ministerstwie Skarbu,** która przy współudziale przedstawicieli Międzyzwiązkowego Komitetu zająć się ma opracowaniem projektu reformy uposażeń pracowniczych. Co do losów t. zw. „małej reformy" związanej ściśle z bieżącym budżetem **oświadczył p. Wicepremier, że nie będzie się sprzeciwiał, jeśli Sejm znajdzie i wskaże pokrycie na niezbędne w tym celu wydatki.**

W tym stanie rzeczy przerzucił Komitet akcję swoją na teren parlamentarny i to ze skutkiem, jak się rzekło, pomyślnym. Równocześnie podjęto na szeroką skalę wszechstronną akcję informacyjną w prasie i społeczeństwie. Odbyto konferencję z pp. Marszałkami Sejmu i Senatu, z referentami generalnymi i referentami poszczególnych działów budżetu, wreszcie z licznym gronem posłów, zaproszonych w tym celu na posiedzenie przez C. K. P. dn. 20.I. 1939 r. Odbyto dn. 1.II.1939 konferencję prasową przy współudziale przedstawicieli 14 czasopism i agencyj prasowych. Zbytecznym byłoby wspominać, że wszystkie te konferencje były starannie przygotowane i że ustne wywody poparto bogatym materiałem informacyjnym a posłom, którzy podjęli się obrony postulatów pracowniczych dostarczono odpowiednich danych, niezbędnych celem uzasadnienia wniosków.

Ale i interwencji u czynników rządowych nie zaniechaliśmy w tym okresie. Wykorzystując odbyte w tym czasie dwukrotnie posiedzenia wspomnianej wyżej Komisji w Ministerstwie Skarbu (dn. 25 i 31.I. 1939) spowodowaliśmy **audiencję u p. wiceministra Grodyńskiego,** która, aczkolwiek nie dała wyników wyraźnych, mimo to jednak nawet wówczas nie zamykała jeszcze drogi do realizacji naszych postulatów. P. Wiceminister nie odpowiedział odmownie, lecz obiecał przedstawić sprawę p. Wicepremierowi...

W tym też czasie odezwali się, i to mocnym głosem sami pracownicy. **Setki zebrań, wieców, posiedzeń lokalnych Komisji Porozumiewawczych, setki i tysiące depesz nadsyłanych pod adresem rządu, sejmu i referentów budżetowych** świadczyło o zdecydowanej postawie mas pracowniczych i o doniosłości zagadnienia.

Momentem decydującym była **debata generalna nad budżetem w Komisji Sejmowej dnia 8 lutego b. r.** „Uważam za swój obowiązek" — powiedział na tym posiedzeniu generalny referent budżetu poseł Sowiński, wskazując na leżące przed nim stosy depesz i rezolucyj — „szukać w ramach obowiązujących przepisów konstytucyjnych rozwiązań, któreby chociaż w części zrealizowały słuszne postulaty pracownicze", i w związku z tym zwrócił się do p. Wicepremiera, aby ten umożliwił mu złożenie w imieniu członków komisji budżetowej wniosku w sprawie poprawy bytu pracowników państwowych.

W odpowiedzi na to p. Wicepremier, oświadczywszy, że w ramach obecnego budżetu i w obecnej sytuacji nie widzi możności pokrycia wydatków na poprawę bytu pracowników, założył imieniem rządu sprzeciw oparty na postanowieniach art. 59 Konstytucji. (Artykuł ten postanawia, iż bez zgody rządu nie mogą być uchwalone żadne nowe wydatki budżetowe, a wydatki zaprojektowane nie mogą być podwyższone).

Ale i wówczas nie daliśmy jeszcze za wygraną. Na dzień 21 lutego 1939 roku zwołany został nadzwyczajny zjazd C. K. P. pod hasłem: **pracownik państwowy musi mieć na chleb i na książkę dla swoich dzieci.** Z braku miejsca nie możemy na razie podać ani przebiegu tego zjazdu ani też uchwalonej przezeń rezolucji. Była to **imponująca manifestacja solidarności ogólno-pracowniczej** i zdecydowanej wiary mas pracowniczych w zwycięstwo własnej sprawy. W zjeździe **uczestniczyli liczni senatorowie** i posłowie wypowiadając się na rzecz słusznych żądań pracowniczych.

Tymczasem nie ustawała akcja na terenie Sejmu i Senatu. W debacie na plenum Sejmu wielokrotnie poruszano zagadnienie reformy uposażeń, wznowiono starania w komisji budżetowej Senatu. I tam zgłoszono wniosek o zniesienie podatku specjalnego od uposażeń poniżej zł 500 oraz o przywrócenie dodatków rodzinnych i wpisów szkolnych, ale i tam również **przeciwstawił się tym wnioskom stanowczo — tym razem wiceminister skarbu p. Grodyński z powołaniem się na art. 59 Konstytucji.**

Audiencja u p. Premiera dn. 25.II. 1939 r., w której w składzie delegacji M. K. P. P., uczestniczył Prezes naszego Związku kol. Siadak — nie dała również rezultatów innych, prócz ponownego zapewnienia o uznaniu słuszności naszych postulatów, które jednakże, zdaniem p. Premiera, realizowane być mogą tylko stopniowo.

———

Formalnie budżet nie jest jeszcze ustawą i rząd ma jeszcze sposobność do zmiany swego stanowiska, sądzimy jednak, że ewentualność ta jest mało prawdopodobna i nie może być brana poważnie w rachubę. Czy wobec tego uznać można, że akcja nasza skończyła się zupełnym niepowodzeniem? Jesteśmy przekonani, że konkluzja taka byłaby nie słuszna i bezpodstawna. Spróbujmy celem uzasadnienia tego poglądu zestawić bilans tego, co zdołaliśmy uzyskać dla pracowników w wyniku opisanej akcji:

1. Zgodnie z wnioskami rządu podatek specjalny od uposażeń nie przekraczających zł 200 miesięcznie będzie z dniem 1.IV. 1939 zniesiony; skala podatku specjalnego od uposażeń nie przekraczających zł 250 zmniejszona będzie od tegoż dnia z 5 na 3%, zaś od uposażeń od zł. 250—500 z 8 na 7%. Ustawa skarbowa zawiera, podobnie jak w roku ubiegłym, upoważnienie dla rządu do zmniejszenia wzgl. zniesienia tego podatku w miarę wyników gospodarki budżetowej.

2. Wprowadzono do ustawy skarbowej nowy artykuł 7-my, upoważniający rząd — w razie uzyskania nadwyżek dochodów ponad preliminarz lub w razie poczynienia oszczędności w wydatkach — do przyznawania **dodatków do uposażeń tym pracownikom, których uposażenie nie przewyższa zł 200 miesięcznie, a którzy mają na utrzymaniu jedno lub więcej dzieci.** Przyznanie tych dodatków nie uzasadniałoby nałożenia podatku specjalnego.

3. Wszystkie czynniki, które mają wpływ na bieg spraw państwowych, nie wyłączając Rządu, uznały słuszność naszych postulatów. P. Wicepremier, uzasadniając swój sprzeciw w sprawie podwyższenia uposażeń zmuszony był mimo to oświadczyć co następuje: **„Uznaję, że stan materialny pracownika państwowego jest zły i że wymaga pomocy i reformy. Ustawa z r. 1934 winna być znowelizowana. Rozpiętość poborów,**

już zmniejszona bardzo znacznie, winna być jeszcze bardziej zmniejszona... Podatek specjalny powinien w przyszłości zniknąć całkowicie. Jest rzeczą słuszną, aby wprowadzone były dodatki rodzinne i pomoce przy wpisach szkolnych. To samo mniej więcej oświadczył delegacji M. K. P. P. p. Premier, gen. Składkowski. Aczkolwiek wiadomo nam z doświadczenia, że rząd nie ma zwyczaju ceremoniować się zbytnio z obietnicami udzielanymi pracownikom, to jednak oświadczenia te są dość wyraźne i stanowcze na to, aby je uznać za wiążące.

4. Utworzona została w Ministerstwie Skarbu **Komisja, która po raz pierwszy od długiego szeregu lat pracować będzie przy współudziale przedstawicieli pracowniczych związków zawodowych nad reformą uposażeń.** Nie ulega wątpliwości, że reforma ta musi pójść po linii oświadczeń p. Wicepremiera a więc i po linii naszych postulatów.

5. Wreszcie — i to jest według naszego mniemania najważniejsze — **sprawa pracownicza stała się wreszcie tym czym być powinna, a czym nigdy dotąd nie była: — wielkim, poważnym zagadnieniem społecznym i gospodarczym,** tej samej wagi i doniosłości co np. zagadnienie przemysłu, handlu, rolnictwa czy górnictwa, sprawą znaczenia ogólnego, której sprawiedliwe rozwiązanie leży w interesie całego społeczeństwa i całokształtu gospodarstwa społecznego. Przestała raz wreszcie sprawa ta stanowić prywatny, niejako, interes pomiędzy rządem, jako pracodawcą a jego pracownikami, zagadnieniem załatwianym na stronie, na uboczu, po za nurtem podstawowych problemów społecznych i gospodarczych; wyszła na światło dzienne, na widownię wielkich zagadnień życia politycznego i z tego poziomu bodaj już nigdy nie zejdzie — **o ile, oczywiście, ruch zawodowy pracowniczy nie da się zepchnąć z pozycji, którą z takim niezmiernym wysiłkiem, z takim nakładem energii w toku streszczonej akcji zdobył.**

Wierzymy, że to się nie stanie i stąd czerpiemy otuchę na przyszłość.

DZIAŁALNOŚĆ BLOKU KOLEJOWYCH ZWIĄZKÓW FACHOWYCH

Blok Kolejowych Związków Fachowych powołany do życia uchwałą z dnia 6 grudnia 1938 r., przystąpił bezzwłocznie do ustalenia zasad i metod swej pracy i rozwija ożywioną działalność. W skład Bloku wchodzą, jak wiadomo, oprócz naszej oraganizacji ponadto: *Związek Urzędników Kolejowych, Związek Drużyn Konduktorskich, Związek Kolejowych Pracowników Drogowych i Związek Zwrotniczych Kolejowych.* Przewodnictwo na posiedzeniach Bloku, odbywanych regularnie conajmniej raz w miesiącu sprawują kolejno przedstawiciele poszczególnych organizacji. Reprezentantem Bloku na okres bieżący obrany został Prezes Związku Urzędników Kolejowych, kol. *Hamuliński.* Organem Bloku, powołanym do dyskutowania i opracowywania zagadnień, wchodzących w zakres zainteresowań i działalności Bloku, jest *Komisja Zawodowa,* w skład której, pod przewodnictwem sekretarza Bloku w osobie kol. *Skarweckiego* (Związek Kol. Prac. Drog.) wchodzą przedstawiciele wszystkich zblokowanych organizacyj. Ministerstwo Komunikacji przyjęło do wiadomości fakt utworzenia Bloku i zapewniło go o życzliwym ustosunkowaniu się do jego działalności. Działalność ta objęła do chwili obecnej następujące zagadnienia:

1. Podwyższenie kontyngentów awansowych w służbie kolejowej. Wytyczne akcji awansowej, a więc i kontyngenty awansów, przypadające na poszczególne terminy awansowe określane są w sposób jednolity dla całej administracji państwowej i dla wszystkich przedsiębiorstw państwowych przez Radę Ministrów. I tak np. na termin awansowy, przypadający dn. 1.IV. b. r. ustaliło Prezydium Rady Ministrów kontyngent w wysokości 12% i zaleciło uwzględniać przy awansie przede wszystkim tych pracowników, którzy nie awansowali od dłuższego czasu, oraz tych, którzy pobierają zasiłki wyrównawcze. Ten kontyngent i te zasady ustalone zostały jednakże na podstawie stanu rzeczy istniejącego w administracji państwowej, nie licząc się natomiast z odmiennymi stosunkami, panującymi w kolejnictwie. Wskutek tego 12%-towy kontyngent awansowy jest w kolejnictwie niewystarczający, a w związku z tym także i zasady awansowe ulec musiały na P.K.P. pewnemu zniekształceniu. Powód leży w odmiennej konstrukcji przepisów uposażeniowych i tabeli uposażeń pracowników kolejowych.

Tabela uposażeniowa pracowników P.K.P., obowiązująca od 1.II.1934 r., obejmuje 14 grup uposażenia, podczas gdy dla pracowników innych resortów służby państwowej tabela płac obejmuje tylko 9 stopni. Z tego powodu także i rozpiętość pomiędzy poszczególnymi grupami jest w tabeli dla pracowników administracji większa niż na P.K.P. I tak np. różnica pomiędzy XII a XI grupą uposażenia prac. państw. wynosi zł 30, podczas gdy na P.K.P. różnica pomiędzy analogicznymi (najwyższymi) grupami 14 i 13 wynosi tylko 25 zł. Pomiędzy X a XI grupą uposaż. prac. państw. istnieje różnica zł 50, podczas gdy na P.K.P. pomiędzy odpowiednimi grupami II-tą i 10-tą różnica jest o połowę mniejsza i wynosi również tylko 25 zł. Tak samo przedstawia się sprawa w grupach wyższych (VIII — VII w administracji, różnica zł 75, 8 — 7 na P.K.P. zł 35, VII — VI — różnica zł 115, a 5 — 4 na P.K.P. — zł 60 itd.). Wskutek tego kontyngent awansowy w wysokości 12% daje pracownikom administracji znacznie większe korzyści, niż pracownikom kolejowym. Dla wyrównania różnicy niezbędnym jest podwyższenie tego kontyngentu, a konieczność tę ilustruje następujące zestawienie:

Urzędnik państwowy po *dwukrotnym* awansie z grupy IX do VIII zyskuje 62% uposażenia, a z grupy VIII do VI 73% uposażenia.

Pracownik kolejowy po *trzykrotnym* awansie z grupy 12 do 9 zyskuje tylko 50%, z grupy 10 — 7 tylko 47%, a z grupy 8 — 5 tylko 50% uposażenia.

Konsekwencją ustalenia mniejszej ilości grup uposażenia w służbie administracji państw., niż na P.K.P. jest również mniejsza ilość normalnie przewidywanych awansów w toku kariery służbowej. Podczas gdy urzędnik administracji winien normalnie awansować 2 — 4 razy w toku 30-to letniej służby, to pracownik P.K.P., jeśli ma zyskać maksymalną grupę uposażenia w swojej kategorii stanowisk, musi awansować 4 — 6 razy (np. w służbie parowozowej 5 razy, o ile rozpoczyna etatową służbę w grupie 12-tej). W ten sposób, licząc przeciętny czas służby na lat 30, awans w służbie administracji państwowej winien przypadać raz na 10 lat, a w służbie P.K.P. — raz na 6 lat. Dopóki zatem na P.K.P. obowiązywać będzie ten sam kontyngent awansowy, co w służbie administracji — nie możliwym będzie nawet zaspokojenie normalnych, bieżących potrzeb awansowych, nie mówiąc już o wyrównaniu zaległości, powstałych w okresie zastoju.

Upośledzenie pracowników kolejowych w omawianej dziedzinie, uwydatnia się tym bardziej, iż zaszeregowanie do nowych grup uposażenia po wprowadzeniu reformy z dniem 1.II. 1934 r., odbyło się na P.K.P. na wyjątkowo niskim poziomie. Podczas gdy np. w administracji zaledwie 33% pracowników straciło pełne 7% uposażenia — na P.K.P. cios ten dotknął 80% pracowników. Skutkiem tego w administracji państwowej, przy wystarczających na ogół kontyngentach awansowych — zasiłki wyrównawcze zbliżają się już do zupełnej likwidacji i stanowią zjawisko raczej wyjątkowe; na P.K.P. natomiast suma zasiłków wynosiła początkowo 75 milionów zł rocznie, tj. mniej więcej 1/5 globalnej sumy wydatków na uposażenie, a do dziś dnia wynosi około 45 milionów zł i dotyczy prawie połowy całego ilostanu pracowników kolejowych.

Z okresu zastoju w awansach powstały na P.K.P. znaczne w tym względzie zaległości, których niedostateczne kontyngenty awansowe dotychczas nie zdołały wyrównać. Zdarzają się w związku z tym wypadki, iż pracownicy kolejowi otrzymują uposażenie niższe o 3 grupy od uposażenia odpowiadającego zajmowanemu stanowisku, co jest objawem stanowczo niezdrowym. Istnieje zresztą bar-

dzo znaczna, sięgająca do 30.000 osób, grupa pracowników kolejowych, którzy nie awansowali ani razu od czasu założenia zrębów administracji kolejowej w latach 1918 — 1921.

Niedostateczne kontyngenty awansowe pociągają za sobą również pokrzywdzenie P.K.P., jeśli chodzi o rozdział kredytów, przeznaczonych na awanse. Na podstawie stosunku procentowego ilostanu personelu P.K.P., w odniesieniu do ogółu pracowników państwowych, objętych akcją awansową, winno było przypaść na rzecz kolejarzy z kredytów awansowych w r. 1928 — 6.700.000 zł, a przypadło rzeczywiście 2.000.000, zaś w r. 1929 zamiast 5.700.000 — przypadnie 3.500.000.

Przytoczone wyżej argumenty przemawiają stanowczo za zrównaniem szans awansowych pracowników P.K.P. z szansami, jakie posiadają pracownicy innych resortów służby państwowej, a możliwe to jest tylko przez stosowne podwyższenie kontyngentów awansowych. O te założenia oparty został memoriał Bloku, złożony p. Ministrowi Komunikacji. Streszcza się on w następujących postulatach:

1) ustalona być winna zasada, iż na czas trwania obecnych tabel uposażeniowych kontyngenty awansowe dla pracowników P.K.P. winny być conajmniej o 66% wyższe od kontyngentów stosowanych w odniesieniu do pracowników innych gałęzi służby państwowej;

2) przyznane być winny wobec tego w roku bieżącym dodatkowe kontyngenty awansowe w takiej wysokości, aby mogły wyrównać niedobór awansowy zarówno z terminu awansowego roku bieżącego, jak też i terminu poprzedniego;

3) dodatkowy kontyngent przeznaczony być winien przede wszystkim na udzielenie awansów tym pracownikom P.K.P., którzy nie awansowali od dłuższego czasu i tym, którzy pobierają zasiłki wyrównawcze.

Blok podjął akcję interwencyjną celem realizacji tych postulatów, a choć wobec całkowitego niemal zakończenia akcji awansowej w terminie bieżącym, trudno się spodziewać uwzględnienia tych postulatów już obecnie, nie mniej, z uwagi na niewątpliwą ich słuszność i pełne uzasadnienie istnieją poważne szanse uwzględnienia ich w terminach następnych.

2. Przepisy o systemizacji stanowisk oraz o porządku starszeństwa i awansowania. Wydanie i ogłoszenie tych przepisów, tak ważnych dla pracowników kolejowych, ulega zwłoce mimo wielokrotnych obietnic i zapowiedzi. Związek nasz interesował się żywo tym zagadnieniem i zabiegał z całą energią o rychłe opublikowanie odnośnego zarządzenia zarówno bezpośrednio, drogą ustawicznych interwencyj w M. K. jak też za pośrednictwem akcji prasowej prowadzonej systematycznie na łamach naszego czasopisma. Obecnie podjął Blok interwencję w tej sprawie i wystąpił do p. Ministra z stosownym memoriałem, który przedrukowaliśmy dosłownie w poprzednim numerze „Maszynisty" (Nr. 2 z r. 1939, str. 12, artykuł p. t. „Czas już ogłosić przepisy o systemizacji stanowisk, listach starszeństwa i porządku awansowania"). W tej sprawie delegacja Bloku uzyskała dn. 23.2.1939 audiencję u p. Ministra Komunikacji, w toku której, P. Minister obiecał, iż poleci ogłosić omawiane przepisy już w czasie najbliższym.

3. Międzynarodowa konferencja w sprawie czasu pracy w kolejnictwie. Na dzień 20 marca r. b. zwołało Międzynarodowe Biuro Pracy w Genewie konferencję, poświęconą zagadnieniu zmniejszenia godzin pracy w kolejnictwie. Rezultaty obrad konferencji, w której udział wezmą przedstawiciele wszystkich Państw należących do Międzynarodowej Organizacji Pracy, a więc i naszego Państwa, mają dostarczyć materiał do projektu umowy międzynarodowej w tym przedmiocie. Blok poczynił starania mające na celu zabezpieczenie interesów pracowniczych i ew. zapewnienie zblokowanym związkom odpowiedniego wpływu na tok prac konferencji.

4. Likwidacja Kasy Emerytalnej dla robotników kolejowych b. dzielnicy pruskiej. Rada Ministrów uchwaliła projekt ustawy o likwidacji Kasy Emerytalnej dla robotników kolei państwowych b. dzielnicy pruskiej. Likwidacja ma nastąpić z dniem 31 grudnia 1939 r. Pracownicy publiczno prawni („stali", zaliczeni w poczet tej kategorii przed dn. 1.II.34) utracą z tym dniem prawo do świadczeń z tej Kasy, nabędą jednak równocześnie prawa emerytalne na podstawie ogólnie obowiązujących na P. K. P. przepisów. Obowiązek wypłaty świadczeń do których prawo powstało przed dniem likwidacji Kasy przejmą P. K. P. i będą świadczenia te wypłacać według zasad jakie obowiązywały w Kasie. Pracownicy umowni (fizyczni) przejdą z dniem likwidacji Kasy do ubezpieczenia powszechnego, przy czym okresy ubezpieczenia w Kasie będą im zaliczone do ubezpieczenia. Ci z nich, którzy do dnia 31.12.1939 wykażą się 5-letnim conajmniej ubezpieczeniem w Oddziale „B" zachowają prawo do świadczeń z tego oddziału bez potrzeby dalszego opłacania składek. Innym zostaną składki wpłacone do Oddziału „B" zwrócone. Zapewniona jest również możność dobrowolnego kontynuowania ubezpieczenia w Oddziale A. W związku z streszczonym powyżej z grubsza i pobieżnie projektem, Blok opracował memoriał mający na celu zabezpieczenie uprawnień pracowniczych, a w szczególności: 1) zapewnienie prawa zaliczenia do wysługi emerytalnej na P. K. P. nie tylko okresów służby kolejowej, opłacanych składkami do Kolejowej Kasy Emerytalnej, ale i okresów ubezpieczenia za czas pracy nie kolejowej, które to okresy podlegały zaliczeniu według norm prawnych, którymi rządziła się Kasa. 2) Zapewnienie możliwości dobrowolnego podtrzymania uprawnień wynikających z ubezpieczenia społecznego za te okresy, które nie będą zaliczone do kolejowej wysługi emerytalnej. 3) Wykluczenie możliwości pozbawienia uprawnień emerytalnych z mocy orzeczenia dyscyplinarnego. 4) Określenia terminu wypłaty należności przypadających w myśl projektu na rzecz pracowników. Memoriał zostanie wręczony władzom kolejowym w dniach najbliższych; bezzwłocznie będzie również podjęta stosowna interwencja u czynników rządowych i parlamentarnych.

5. Łączenie uprawnień emerytalnych pracowników fizycznych. Ustawa o ubezpieczeniu społecznym z dn. 28 marca 1933 r. wprowadziła powszechny obowiązek ubezpieczenia wszystkich pracowników najemnych na wypadek śmierci, starości i niezdolności do zarobkowania i ustaliła zasadę ciągłości ubezpieczenia oraz łączności uprawnień poszczególnych jego okresów, opartą na obowiązku wzajemnego przekazywania składek pomiędzy Zakładem Ubezpieczeń Społecznych z jednej strony, a instytucjami prowadzącymi t. zw. ubezpieczenia zastępcze (jak np. P. K. P.) — z drugiej strony. W związku z tym upoważnia art. 294 wspomnianej ustawy Radę Ministrów do wydawania rozporządzeń normujących wzajemne przekazywanie składek ubezpieczeniowych i wzajemny stosunek uprawnień emerytalnych w wypadkach przejścia osób, ubezpieczonych w myśl zasad powszechnie obowiązujących, do służby państwowej wzgl. kolejowej i odwrotnie.

Z upoważnienia tego skorzystała Rada Ministrów dotąd tylko w odniesieniu do pracowników umysłowych. Natomiast liczni — i ostatnio coraz to liczniejsi — pracownicy umowni, fizyczni, ubezpieczeni według zasad powszechnie obowiązujących nie mają dotąd zagwarantowanego wyraźnie prawa do zaliczenia okresów swego ubezpieczenia do wysługi emerytalnej na P. K. P. po uzyskaniu stanowiska „stałego" wzgl. etatowego. Istnieje wprawdzie na ten temat różnica zapatrywań i istnieją pewne podstawy do żądania, aby okres ubezpieczenia został do wysługi emerytalnej zaliczony mimo braku przepisów normujących zasady przekazywania składek, jednakże brak tych przepisów stwarza w tym względzie trudności, zmusza do wnoszenia odwołań i skarg, do prowadzenia długotrwałych procesów itd. Opisany stan rzeczy jest wysoce krzywdzący dla pracowników nie zaliczonych w poczet umysłowych, a sprawa ma znaczenie doniosłe, zwłaszcza wobec masowego zatrudniania przez szereg lat pracowników umownych na stanowiskach „etatowych" i „stałych", jak np. w służbie parowozowej na stanowiskach pomocników maszynistów. Blok opracował zatem stosowny memoriał, w którym, powołując się na szereg poważnych argumentów prawnych i faktycznych, domaga się wydania i ogłoszenia przepisów normujących wzajemne przekazywanie składek ubezpieczeniowych pomiędzy Zakładem Ubezpieczeń

Społecznych i P. K. P. oraz gwarantujących także i pracownikom fizycznym prawo do łączenia wszystkich okresów ubezpieczenia w sposób analogiczny, jak to zostało już zagwarantowane pracownikom umysłowym w rozporządzeniu R. M. z dnia 29.I. 1937 r. Dz. U. R. P. Nr. 11, poz. 76. Memoriał zostanie przedłożony pp. Ministrom: Komunikacji oraz Opieki Społecznej i podjęta będzie na ten temat stosowna interwencja.

6. Dezyderaty pracowników kolejowych w związku z budżetem na r. b. W toku akcji pracowniczej w związku z dyskusją budżetową Blok odbył w porozumieniu z Międzyzwiązkowym Komitetem Pracowników Państwowych — konferencję na temat planu finansowo - gospodarczego P. K. P. z referentem sejmowym budżetu M. K. posłem D-rem **Jahoda-Żółtowskim.** Obok postulatów ogólnych streszczających się w t. zw. małej reformie uposażeniowej, przedstawiono p. posłowi szereg postulatów specjalnych, takich jak np. rewizja płac pracowników umownych, rewizja przepisów o czasie pracy, zaniechanie redukcji dni pracy itd. Na tym tle wywiązała się obszerna dyskusja, której oddźwięki znalazły wyraz w referacie budżetowym.

—o—

Komisja Zawodowa Bloku opracowała już plan pracy na okres najbliższy. Z treścią tego planu, obejmującego szereg zagadnień podstawowego znaczenia dla pracowników kolejowych, zaznajomimy naszych czytelników natychmiast po jego zatwierdzeniu przez plenum Bloku.

CÓŻ TO ZA METODY?

Taki już los pracowników parowozowych, że narażeni są stale na odpowiedzialność za najrozmaitsze wypadki. Są wśród tych wypadków, niestety, poważne katastrofy, są zdarzenia groźne dla bezpieczeństwa ruchu, dla życia i zdrowia podróżnych, oraz dla wartościowego taboru i mienia kolejowego, ale są i różne drobne „defekty" czy uchybienia, usterki techniczne, kilkuminutowe opóźnienia i t. p. Nie sposób uniknąć tych wypadków i nie jest zbrodniarzem ten, komu się wydarzyły.

Taka codzienna groźba odpowiedzialności i kary za wypadki, które są nieuniknione i stanowią normalną zupełnie konsekwencję rodzaju naszej pracy, groźba obca zupełnie i nie znana w wielu innych gałęziach służby kolejowej, jest rzeczą przykrą i dotkliwą zarówno moralnie jak też i materialnie, albowiem system kar obowiązujący na P. K. P. godzi z reguły w kieszeń pracownika. Cokolwiek jednak złego możnaby powiedzieć o przepisach, o odpowiedzialności służbowej — uznać należy, że odróżniają one skrupulatnie wypadki poważne od codziennych drobnostek. Ani za 10-cio minutowe spóźnienie ani za zepsucie uszczelnienia nie grozi nikomu w myśl postanowień pragmatyki wydalenie ze służby.

Są jednak na P. K. P. i pracują na parowozie pracownicy, który postanowieniom pragmatyki nie podlegają. Są to pracownicy „umowni" wszelkich, ustalonych ostatnio gatunków: stali, niestali, sezonowi itd. Ci nie są bynajmniej z innej gliny ulepieni niż „stali" i „etatowi" i im także zdarzają się „defekty" w postaci opóźnień lub uszkodzenia mechanizmu.

P. Naczelnicy nakładają na tych pracowników z tego powodu kary. Nie wiemy wprawdzie na jakiej podstawie prawnej to czynią, ale mniejsza o to: nie o to w tej chwili chodzi. Ostatecznie jakiś rygor i dyscyplina istnieć musi i nie jest wykluczone, że pracownik ponosi winę, a więc i karę ponieść powinien. Zdarza się jednak obecnie tu i owdzie — nie chcąc nikogo denerwować bezpotrzebnie powiemy wyraźnie, iż zdarzyło się kilkakrotnie w parowozowni Wilno — iż naczelnik nakładając na pracownika ową karę o charakterze porządkowym grozi mu równocześnie na piśmie, iż w razie powtórzenia się podobnej zbrodni zostanie zwolniony ze służby. Podkreślamy, że chodzi tu o kary za drobne usterki techniczne wzgl. za kilkuminutowe opóźnienia.

Wątpimy poważnie, czy autor tego pomysłu zastanowił się dobrze nad tym, co czyni i jakie to może mieć następstwa. Sądzić wypada, że z racji swego stanowiska, wykształcenia i doświadczenia zna on warunki pracy w służbie parowozowej dokładnie, a jeśli tak, to winien wiedzieć i rozumieć, że mimo wszelkie starania i całą gorliwość wypadek taki może się każdemu zdarzyć nie tylko raz ale i dwa razy. Czyż słusznym jest, aby z tego powodu karać pracownika najcięższą z istniejących kar, to jest wydaleniem ze służby, utratą pracy i utrzymania, złamaniem kariery życiowej, podərwaniem egzystencji? Skądże tedy ta przesadna nieludzka surowość, ta niczym nie umotywowana bezwzględność groźby?

Gdyby surowość ta była świadomą, należałoby uznać ją za chorobliwe znęcanie się nad pracownikiem, który nie posiadając gwarancji jakiej takiej przynajmniej stałości zatrudnienia i „wisząc" na 14-dniowym wypowiedzeniu jest bezbronny i zdany na łaskę i niełaskę swego zwierzchnika. Jest jednak jeszcze inna, ważniejsza, bodaj, konsekwencja tego sposobu postępowania: Oto pracownik, zagrożony w każdej chwili wydaleniem z pracy, której poświęcił już kilka lub nieraz kilkanaście najlepszych lat swego życia, nie wiedzący kiedy i skąd spadnie nań ta klęska, której w żaden sposób uniknąć nie może — pełni służbę na parowozie ponosząc odpowiedzialność za bezpieczeństwo ruchu! Czyż jest możliwym, aby w tych warunkach mógł zachować spokój nerwów i przytomność umysłu, niezbędną celem należytego wykonania ciążących na nim, a tak ważnych i poważnych obowiązków?

Do czegóż zatem prowadzi ta osobliwa metoda karna czy też pedagogiczna, co chce osiągnąć p. naczelnik w ten sposób? Przecież to jest wymarzona recepta na katastrofy, za które na niego, jako na moralnego sprawcę spaść musi i powinna odpowiedzialność.

Sądzimy, że z podobnymi metodami postępowania, z podobną nierozsądną demonstracją uprawnień władzy należy zerwać stanowczo i nie odwołalnie. Mamy też nadzieję, że władze wyższe pouczą p. naczelnika dosadnie, iż postępowanie jego jest niewłaściwe, nie dopuszczalne i z interesem służby jawnie i wyraźnie sprzeczne.

SPRAWY SŁUŻBOWE

W SPRAWIE PREMIJ WĘGLOWYCH

W związku z zaostrzoną ostatnio sytuacją w sprawie premij węglowych dla drużyn parowozowych, Prezydium Związku wystąpiło wobec M. K. z memoriałem następującej treści:

Do

Pana Inż. M. Stodolskiego
Dyrektora Departamentu Mechanicznego
M. K.

w miejscu.

Powołując się na przebieg konferencji z dn. 13 stycznia 1939 r. przedkładamy poniżej *uwagi dotyczące gospodarki opałowej i systemu premiowania oszczędności opałowych na P. K. P.* Uwagi nasze oparte są na spostrzeżeniach przedstawicieli członków naszego Związku pełniących czynną służbę na parowozie i poczytane być mogą za powszechną opinię pracowników parowozowych P. K. P.

Zdajemy sobie sprawę, że premowianie oszczędności opałowych ma na celu przede wszystkim interes P. K. P., nie zaś umożliwienie pracownikom uzyskiwania dodatkowych zarobków. Pracownicy parowozowi poczuwają się do obowiązku oszczędnego zużywania opału niezależnie od istnienia i od efektów systemu premiowego, tym nie mniej jednak, ze względów najzupełniej oczywistych wówczas tylko liczyć można na dobre i godne uwagi wyniki akcji oszczędnościowej, gdy pracownicy parowozowi będą w nich materialnie zainteresowani. Wynika stąd konieczność ustalenia takich norm zużycia paliwa i takiej konstrukcji systemu premiowania, aby każdy gorliwy i staranny pracownik mógł w normalnych warunkach pracy uzyskać zarobek premiowy i to w takiej wysokości, którąby stanowiła zachętę do dalszych wysiłków i starań w tej dziedzinie.

Jedynym kryterium decydującym o przyznaniu i o wysokości premii opałowej dla personelu parowozowego powinna być ilość zużytego na parowozie paliwa. Uzależnienie przyznania i wymiaru premii od innych okoliczności np. od sztywnych kredytów premiowych prowadzi nieuchronnie do ryzykownego manipulowania normami i naginania ich ex post do uzyskanych wyników, co dezorientuje personel parowozowy i podrywa za-

ufanie tegoż personelu do rzetelności obliczeń premiowych.

Racjonalny system premiowy musi przewidywać rezerwę na pokrycie anormalnego zapotrzebowania paliwa w okolicznościach nie dających się z góry przewidzieć. Rezerwa ta winna umożliwiać anulowanie przepałów we wszystkich wypadkach, w których przepał powstał z powodów niezależnych od personelu parowozowego.

Maszynista musi być gospodarzem opału na parowozie, a więc musi mieć możność stałego kontrolowania rozchodu paliwa. W tym celu maszynista winien być stale i z góry poinformowany zarówno co do normy, jaka go obowiązuje, jak też i co do wagi prowadzonego pociągu. W braku tych informacyj maszynista pracuje na oślep, a uzyskanie oszczędności, równie jak i spowodowanie przepału jest dziełem przypadku. System premiowy, w którym maszynista dowiaduje się o rezultatach swojej gospodarki dopiero po kilku miesiącach i nie ma możności sprawdzić, gdzie i kiedy gospodarował należycie, a gdzie wadliwie — nie spełnia najważniejszego swego zadania tj. doskonalenia metod pracy i jest skutkiem tego systemem płytkim i powierzchownym, obliczonym na krótką metę i na pozorne wyniki.

Istnieje ścisła zależność pomiędzy gospodarką opałową a stanem taboru. Normy opałowe winny uwzględniać nie tylko serię parowozu, profil, porę roku, rodzaj pociągu itd., lecz także wiek i stan parowozu. Nad sposobem dokonywania napraw wszelkiego rodzaju, a więc głównych, średnich i bieżących rozciągnięta być musi surowa kontrola, prowadzona przez osoby niezainteresowane ani w premii opałowej, ani w premii administracyjnej. Kontrola taka niezbędna jest dlatego, iż premiowanie oszczędności w naprawach — w czym uczestniczy nie tylko personel wykonawczy, lecz także personel kierowniczy i nadzorczy — stanowi zachętę do pobieżnego, niedokładnego, a nieraz wręcz partackiego wykonywania naprawy. Pracownikowi na stanowisku kierowniczym, który uczestniczy zarówno w premii administracyjnej jak i opałowej, może być obojętnym czy uzyska odpowiedni zarobek z jednego, czy z drugiego tytułu, a nawet może mu się lepiej kalkulować niedbała naprawa. Pracownicy parowozowi, którzy uczestniczą tylko w premii opałowej mogą być i bywają rzeczywiście z tego powodu poszkodowani, a, co najważniejsze, cierpi na tym interes P. K. P. dla którego oszczędności opałowe posiadają nierównie większe znaczenie gospodarcze, niż oszczędności w naprawach, zwłaszcza, jeśli te ostatnie uzyskane są przez niedbałe wykonanie pracy.

Z tych ogólnych założeń wychodząc zmuszeni jesteśmy stwierdzić, iż sytuacja w omawianej dziedzinie przedstawia od pewnego czasu wiele do życzenia. W drugiej połowie roku 1938 ujawniły się w tym względzie poważne niedomagania. Zarobki premiowe personelu parowozowego zaczęły spadać w sposób niepokojący i coraz częściej pojawiały się przepały, mimo, iż warunki pracy nie uległy żadnym, istotnym zmianom. Z tego powodu daje się odczuć powszechne zniechęcenie personelu parowozowego, który, widząc iż mimo wszelkie starania ze swej strony nie może uzyskać premii, lub co najwyżej uzyskuje ją w sumach groszowych, przestaje interesować się rozchodem paliwa. Jest to objaw bez wątpienia groźny dla interesów służby. Zebrany przez nas materiał pozwala nam na ustalenie następujących przyczyn tego stanu rzeczy.

I. *Ograniczenie kredytów premiowych*

Kredyty na wypłatę premii opałowych są sztywne i ograniczone w swej wysokości. W roku ub., o ile nam wiadomo, zostały one w wielu Dyrekcjach wyczerpane już na kilka miesięcy przed końcem okresu budżetowego, co zmusiło Dyrekcje do opóźniania wypłaty zarobków premiowych do wstecznej kalkulacji i „fryzowania" wyników, a wreszcie do nieuzasadnionego niczym obniżania norm za czas ubiegły i na przyszłość. Jedynym sposobem uniknięcia wynikających stąd trudności jest uelastycznienie kredytów premiowych, które winny zależeć jedynie od rzeczywistego rozchodu paliwa. Niezbędnym jest jednakże zabezpieczenie dostatecznej rezerwy na pokrycie zwiększonego rozchodu z przyczyn nadzwyczajnych i od personelu parowozowego niezależnych.

II. *System rejestracji pracy*

Instrukcja R 41, zwłaszcza w tym brzmieniu, jakie obowiązywało do dnia 31.XII 1938 r., przyczyniła się nie mało do zniekształcenia statystyki rozchodu paliwa i jest jednym z powodów istnienia formalnych tj. wyliczonych na papierze a nie istniejących w rzeczywistości przepałów. Skomplikowany system cząstkowych raportów z jazdy przesyłanych do central statystycznych drogą okrężną sprzyjał gubieniu raportów a zwłaszcza załączników za pracę dodatkową itp., które bądź nie dochodziły do biur statystycznych, bądź też nadsyłane były z kilkumiesięcznym opóźnieniem. Praca zarejestrowana w zagubionym raporcie lub załączniku nie była uwzględniana w zestawieniach statystycznych, a wobec tego nie było pokrycia na opał zużyty przy wykonywaniu tej pracy. Obecnie, po dokonaniu częściowej zmiany w sposobie rejestracji sytuacja uległa pewnej poprawie, nadal jednakże istnieją w tym względzie poważne braki wywołujące zniekształcenie rezultatów obliczeń statystycznych. Wykaz pracy, z którego oblicza się obecnie dodatki godzinowe nie zawiera rubryki wskazującej tonaż pociągu, co uniemożliwia maszyniście świadomą gospodarkę opałową w czasie jazdy. Przesadna formalistyka wyrażająca się w żądaniu zbytecznych, bo kładzionych „na oślep" i „na wiarę" podpisów dyżurnego ruchu itp. uniemożliwia często maszynistom zdobycie nienagannych formalnie dokumentów i załączników, co zaś nie jest poparte sporządzonym prawidłowo i zaopatrzonym we wszystkie wymagane podpisy i załączniki dokumentem, tego biura statystyczne nie uwzględniają i nie rejestrują. Koniecznym jest zatem uzupełnienie wykazu pracy rubrykami na wpisanie tonażu pociągu, wprowadzenie zasady, iż wystarczać powinien za czas jazdy pociągowej podpis kierownika pociągu oraz oparcie statystyki pracy parowozu nie na raportach z jazdy, lecz na stosownie uzupełnionym wykazie pracy drużyn parowozowych. Dałoby to tę jeszcze, ważną, zdaniem naszym, korzyść, że umożliwiłoby administracji trakcyjnej bieżącą kontrolę gospodarki opałowej. Administracja trakcyjna i kierownictwo służby mechanicznej w Dyrekcjach nie mając możności prowadzenia bieżącej kontroli rozchodu paliwa i stając wobec faktów dokonanych, ujawnionych dopiero w wykazach statystycznych zmuszone jest siłą rzeczy do manipulowania normami za okresy ubiegłe, co wywołuje opisane powyżej ujemne następstwa.

III. *Błędna „polityka premiowa"*

W niektórych Dyrekcjach stosowana jest błędna i sprzeczna z duchem obowiązującego systemu „polityka premiowa". Listy wypłaty zarobków premiowych sporządzane są nie według rzeczywistych wyników rozchodu paliwa, lecz według uznania Wydziału Mechanicznego, który uważa za swoje prawo i za swój obowiązek dążyć do sztucznego wyrównywania zarobków premiowych i niedopuszczać do uzyskiwania przez poszczególnych pracowników nadmiernych, jego zdaniem, należności z tego tytułu. W ten sposób premia przestaje być premią, a staje się rodzajem zapomogi, której wysokość zależy nie od rezultatów pracy, umiejętności i staranności pracownika, lecz od uznania administracji, co oczywiście odbiera takim premiom wszelki sens i wszelką wartość wychowawczą. Wychodzimy z założenia, że prowadzenie dochodzeń dla ustalenia przyczyn „nadmiernego zarobku premiowego" dopuszczalne jest tylko wówczas, gdy zachodzi uzasadnione podejrzenie nadużyć oraz że korektywy zarobków premiowych dopuszczalne są tylko w formie anulowania przepałów powstałych z przyczyn niezależnych od drużyn parowozowych.

IV. *Stan Parowozów*

Poważny odsetek czynnych na P. K. P. parowozów—są to jednostki liczące lat kilkadziesiąt i wobec tego odpowiednio zużyte. Dyrekcje nie liczą się ze stanem tych parowozów, lecz ustalają normy dla poszczególnych seryj, bez względu na indywidualny stan jednostek. Przepał jest w tych warunkach nieunikniony. Sposób wykonywania naprawy pozostawia aż nazbyt wiele do życzenia. Spotykamy się często z opinią że parowozy wychodzą z naprawy pomalowane a nie naprawione bądź to z powodu niedopatrzenia lub niedbalstwa, bądź też z powodu braku materiałów. Znamy np. wypadki dostarczenia parowozów z głównej i średniej naprawy bez izolacji kotła i przewodów, co tłumaczone jest brakiem niezbędnych materiałów. Niektórych parowozów starszego typu nie można w ogóle należycie naprawić spowodu braku rysunków, a więc niemożliwości ścisłego ustalenia wymiarów poszczególnych części składowych. W naprawie średniej nie toczy się należycie czopów korbowodowych, które wskutek tego nie mają niezbędnego, ściśle okrągłego, kształtu, co wywołuje nieodpowiedni bieg parowozu i wzmaga rozchód paliwa. Z powodu braku dostatecznej ilości parowozów i wynikającego stąd braku czasu na mycie—myje się parowozy na gorąco i nie usuwa się przytym kamienia kotłowego, co wywołuje znaczne straty cieplne. Nie usuwa się zresztą kamienia kotłowego często nawet i przy średnich naprawach. Opowiadano nam o fantastycznym wprost wypadku usunięcia z jednego parowozu dwunastu taczek kamienia kotłowego, co wskazuje na długotrwałe zaniedbanie w tym względzie. Informator nasz zaręczał za prawdziwość wypadku. Personel zajęty przy naprawie parowozów jest często niefachowy i niedoświadczony. W warsztatach zatrudnia się niejednokrotnie sportowców i muzykantów, których fachowość pozostawia wiele do życzenia, a którzy ponadto zbyt często, zamiast pracować w warsztacie, zajęci są treningami i zawodami sportowymi, wzgl. grą w orkiestrach kolejowych. Na ogół daje się zauważyć po stronie administracji trakcyjnej tendencja do jak naiszybszego i najtańszego wykonywania napraw bez względu na jakość i dokładność roboty, co opinia pracowników parowozowych wiąże z premiowaniem oszczędnej naprawy przy równoczesnym braku ścisłej i rygorystycznej a bezstronnej i niezainteresowanej kontroli nad sposobem wykonywania napraw oraz z brakiem odpowiedzialności kierowników za niedbałe wykonanie naprawy. Wszystko to wpływa ujemnie na rozchód paliwa i uniemożliwia uzyskiwanie oszczędności opałowych.

V. *Smary*

Poważny wpływ na zwiększenie rozchodu paliwa ma niedostateczna ilość i zły gatunek smarów na co uskarżają się pracownicy parowozowi we wszystkich okręgach. Oszczędności w użyciu smarów stosowane są w sposób szablonowy i przesadnie rygorystyczny. Administracja ustala normy zużycia smarów w sposób zupełnie dowolny i nie dający się uzasadnić, nie liczy się z tym, że smaru może nie starczyć, odmawia kategorycznie wydawania dodatkowej ilości smaru, pociąga maszynistów do odpowiedzialności za dobieranie smarów w parowozowniach zwrotnych i w ogóle zajmuje stanowisko formalistyczne, sprzeczne często z potrzebami służby i z dobrze rozumianym interesem kolei. Skutki ujawniają się w zwiększonym rozchodzie paliwa na parowozach niedostatecznie smarowanych. Powszechnie podnoszone są zarzuty i skargi dotyczące złej jakości smarów wszelkiego gatunku, co również ujemnie wpływa na bieg parowozu oraz wagonów i przyczynia się do zwiększenia rozchodu paliwa.

VI. *Normy*

Pracownicy parowozowi uskarżają się na zbyt szablonowe i teoretyczne ustalanie norm rozchodu paliwa. Ustala się np. normę na parowozy pewnej serii dla pociągów towarowych w ogóle. Norma wystarcza dla pociągów dalekobieżnych o dużym tonażu, lecz jest niewystarczająca dla pociągów zdawczych i pośpieszno-towarowych o małym tonażu. Ponieważ istnieją turnusy obejmujące tylko takie pociągi, przeto pracownicy zatrudnieni przy ich prowadzeniu nie mają możności skompensowania strat na innych, oszczędniejszych pociągach i nie mogą wobec tego uzyskać oszczędności, a nawet mają przepały.

Przy ustalaniu norm nie bierze się pod uwagę szybkości jazdy i mimo znacznego jej podwyższenia norma nie ulega zmianie. Dyrekcje nie liczą się w dostatecznej mierze

ze zmienionymi warunkami eksploatacji, a często stosują przy określaniu norm niewłaściwe kryteria. I tak, po przejęciu kolei Herby—Gdynia przez F.P.T.K. uległy pogorszeniu warunki eksploatacji w D.O.K.P. Toruń i Katowice, gdyż ciężkie, dalekobieżne pociągi przeszły do F.P.T.K. a przy P.K.P. pozostał obowiązek wykonywania manewrów, obsługiwania linii lokalnych, pociągów zdawczych i w ogóle praca w warunkach mniej korzystnych. Norma rozchodu została podwyższona, lecz w mierze bynajmniej niedostatecznej, co jest przyczyną ujemnych rezultatów gospodarki opałowej w tych Dyrekcjach. Na liniach Zagłębia Dąbrowskiego obowiązywała poprzednio na pociągach zdawczych — kopalnianych norma pociągowa. Przed kilkoma laty wprowadzono tam normę przetokową uzależniającą rozchód paliwa od czasu pracy (5 klm. na godz.) a nie od bruttotonokilometrów, to też parowozy obsługujące wspomniane pociągi stale wskazują przepały. Współczynniki przeliczenia mniej wartościowych gatunków węgla na węgiel normalny nie rekompensują należycie zwiększenia rozchodu paliwa przy ich użyciu do pracy intensywnej (ciężkie pociągi, duża szybkość). Należałoby w takich wypadkach, wydając węgiel gorszego gatunku, bądź to podwyższyć normę, bądź też zwolnić maszynistę od odpowiedzialności za opóźnienie pociągu. Niedopuszczalnym jest w ogóle, zdaniem naszym, zaliczanie w pełnej wartości zleżałego węgla i zleżałych brykietów z własnych i cudzych zapasów o znacznie zmniejszonej wartości kalorycznej, co uniemożliwia utrzymanie rozchodu paliwa w granicach normy i naraża pracowników na straty. Najczęściej jednak zbyt niska norma wynika z opisanych wyżej, błędnych metod systemu premiowego i polityki premiowej przy pomocy których administracja usiłuje naginać sztucznie zarobki premiowe do stanu rzeczy wynikającego z papierowych zestawień statystycznych, lub też jest skutkiem wyczerpania sztywnych kredytów premiowych.

VI. *Gospodarka parowozowa*

Zbyt mały ilostan parowozów uniemożliwia racjonalne zorganizowanie obsługi. . Zdarza się, iż w jednym i tym samym miesiącu parowóz obsługiwany jest nawet i przez 20-tu maszynistów. Żaden z nich, obsługując parowóz przygodnie, nie jest dostatecznie zainteresowany w wynikach jego pracy i żaden nie zna jego stanu i jego właściwości do tego stopnia, aby mógł gospodarować na nim celowo i oszczędnie. Parowozownie nie dysponują z reguły odpowiednią do ilości parowozów liczbą stoisk w budynkach. Nie dokonuje się niemal żadnych inwestycyj w tej dziedzinie, wskutek tego olbrzymia większość parowozów stoi pod gołym niebem. W niektórych parowozowniach parowozy cięższego typu np. Ty 23, Pt 31 itd. nie mieszczą się w ogóle w budynku. Wywołuje to skutki ujemne, szczególnie z związku z świątecznym ograniczeniem ruchu towarowego i z nieprzewidzianym odwołyaniem pociągów, zwłaszcza w porze zimowej. Po myśli obowiązujących przepisów parowóz mający postój dłuższy niż 6 godzin winien być wygaszony, w ten sposób rejestruje się pracę tego parowozu i na tej podstawie sporządza się zestawienia statystyczne. W rzeczywistości parowozy stoją pod gołym niebem pod parą, często od soboty do poniedziałku i wygaszone być nie mogą, co powoduje zwiększenie, niepokrytego normą, rozchodu paliwa. Parowozy stojące pod gołym niebem przymarzają do toru i trzeba je odpychać innymi parowozami, a to powoduje nie tylko dalszy rozchód paliwa, lecz często, niewidoczne na razie, uszkodzenia, które wpływają ujemnie na sprawność pracy parowozów.

VII. *Przyrządy „Pyram"*

Wprowadzenie przyrządów „Pyram" dało rezultaty nieoczekiwane. Przyrząd ten miał zapobiec dymieniu i iskrzeniu i do tego celu dostosowane były odpowiednie urządzenia w dymnicy. Okazało się jednak, że nie można urządzeń tych pozostawić w takim stanie, jak je pierwotnie zmontowano, gdyż powodowało to szlakowanie węgla w palenisku. Montaż został odpowiednio zmieniony, szlakowanie ustało, ale wskutek tego przyrząd celu swego nie spełnia, nie poprawia procesu spalania i nie zabezpiecza przed dymieniem i iskrzeniem natomiast zużywa parę na stałe dmuchanie, którego nie można przerwać zwłaszcza na postoju, aby nie wywołać dymienia wstecz przez drzwiczki i zaszlakowania paleniska. Opinia pracowników parowozowych nie kierowana bynajmniej żadnym uprzedzeniem, lecz wyłącznie względem na dobro służby streszcza się w przekonaniu, iż „Pyram" nie tylko nie spełnił pokładanych w nim nadziei, lecz często przyczynia się do zwiększenia rozchodu paliwa. Powoływano się wobec nas na przykłady, w których ci sami maszyniści, na tych samych parowozach, jeżdżąc bez „Pyramów" mieli oszczędności, obecnie zaś jeżdżąc z „Pyramami" w niezmienionych warunkach pracy mają przepały, mimo zwiększenia normy. Ponad to uskarżają się maszyniści, iż szum, jaki ten przyrząd wywołuje uniemożliwia im stwierdzenie słuchem niebezpiecznych usterek mechanizmu parowozu np. pęknięcia elementów przegrzewacza.

Przedstawione powyżej rozważania prowadzą do wniosku, iż poprawa sytuacji w gospodarce opałowej na P. K. P. wymaga zarówno stosownej zmiany obowiązujących obecnie zasad premiowania, jak też i usprawnienia gospodarki parowozowej w najszerszym znaczeniu tego słowa. Prosimy zatem Pana Dyrektora o polecenie dokładnego zbadania przedstawionych przez nas uwag — które gotowi jesteśmy na każde żądanie uzupełnić i poprzeć przedłożeniem dowodów — oraz o wydanie na tej podstawie stosownych zarządzeń.

Sekretarz Gen. S. SPYT, *Prezes Zw.* /W. SIADAK/

ZMIANA WSPÓŁCZYNNIKA PODZIAŁU PREMII ADMINISTRACYJNEJ

Na skutek wystąpienia naszego Związku oraz starań podjętych w M. K. zmieniony został współczynnik podziału premii administracyjnej, w której uczestniczą m. in. maszyniści-instruktorzy i dyspozytorzy parowozowni. Nowe współczynniki podziału ustalone zostały jak następuje:

naczelnik parowozowni		100	punktów
kierownik robót —	par. główna	16—30	"
" "	" pomocn.	19—40	"
dyspozytor parowoz.	głównej	9—18	"
"	" pomocn.	10—23	"
maszyn.-instruktor	par. główna	16—25	"
" "	" pomocn.	15—30	"
pomocnik techn.	par. główna	4—14	"
" "	" pomocn.	5—17	"

Udział dyspozytorów i maszynistów w tej premii został zatem podwyższony. Zarządzenie ukaże się niebawem z mocą obowiązującą od dnia 1 grudnia 1938 r.

Przy sposobności podajemy do wiadomości czytelników zasady kalkulacji premii administracyjnej. Na premie przeznacza się 20% oszczędności, uzyskanych przy naprawie średniej i bieżącej parowozów, której koszt normalny ustalany jest przez M. K. w zależności od miejscowych warunków pracy. Koszt ten skalkulowany jest tak, aby przy sprawnej i oszczędnej gospodarce możliwe były do osiągnięcia zarobki premiowe w następującej mniej więcej wysokości: dla naczelnika parowozowni zł 350, dla kierownika robót 80—100 zł, dla dyspozytora 50—80 zł, dla instruktora 70—100 zł, dla pomocnika technicznego 34—50 zł. Uzyskanie zarobków w tej wysokości zależne jest oczywiście od rezultatów gospodarki, a więc od starań i wysiłków mających na celu oszczędne i sprawne wykonywanie naprawy.

O pewnych refleksjach, nasuwających się na temat związku, jaki niewątpliwie zachodzi pomiędzy premiowaniem administacji za oszczędne naprawy a pomiędzy stanem parowozów i rozchodem paliwa, napiszemy niebawem na tym miejscu obszerniej.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

Z DZIAŁALNOŚCI PREZYDIUM ZWIĄZKU

INTERWENCJE I WYSTĄPIENIA

17. 10. 1938 w M. K. w sprawie: obliczania „godzinowego", ryczałtu dla zast. dyspozytorów parowozowni, stosunków służb. pracowników umownych w służbie parowozowej, premii administracyjnej dla dyspozytorów oraz w sprawie osobistej sieroty po śp. kol. Junkerze z Torunia — **Pruszyński, Spyt.**

24. 10. 1938 u Nacz. Par. Bogumin w sprawie warunków płacy delegowanych na Zaolzie — **Spyt.**

27. 10. 1938 w M. K. w sprawie skadek na F. O. N. w Tczewie, zaopatrzenia wdowy Bereźnickiej z Krakowa — **Spyt.**

29. 10. 1938 w M. K. w sprawie egzaminów w parowozowni Wilno — **Pruszyński.**

31. 10. 1938 w DOKP. Kraków, w sprawach lokalnych okręgu krakowskiego — **Spyt.**

15. 11. 1938 w M. K. w sprawie: diet dla pom. masz. delegowanych na kursy, postulatów maszynistów kolei wąskotorowych, rejestracji pracy drużyn parowozowych, załatwienia reklamacyj od wymiaru godzinowego — **Siadak, Spyt.**

21. 11. 1938 w M. K. w sprawie: przydziału „trzeciaków" na parowozy obsługujące pociągi dalekobieżne, przepisów o systemizacji stanowisk i porządku starszeństwa — **Siadak, Spyt.**

29. 11. 1938 w M. K. Dep. Mech. w sprawie: premii opałowych, awansów i innych postulatów maszynistów wagonów motorowych — **Siadak, Kuczkowski, Bartuś, Ślaski.**

5. 12. 1938 w M. K. w sprawie: awansów, należności za przyjęcie i zdanie wagonów motorowych oraz w sprawach osobistych kol. Halbego i Fojcika i sieroty Olińskiego — **Siadak, Pruszyński, Spyt.**

10. 12. 1938 w DOKP. Kraków, w sprawach okręgu krakowskiego — **Spyt.**

13. 12. 1938 u Dyrektora Kolei Herby — Gdynia w Bydgoszczy w sprawie unormowania stosunków służbowych pracowników F. P. T. K. — **Siadak, Hernet, Dr Zuniak.**

14. 12. 1938 w Prezydium Rady Ministrów w sprawie awansów — **Siadak,** w składzie delegacji Międzyzwiązkowego Komitetu Prac. Państwowych.

15. 12. 1938 w M. K. Biuro Sanitarne, w sprawie badań psychotechnicznych — **Siadak, Spyt.**

ZEBRANIA, ZJAZDY

23.10.1938 — Zjazd okręgu krakowskiego — **Pruszyński, Spyt.**
25.10.1938 — Zebranie Koła Przemyśl — **Pruszyński.**
26.10.1938 — Zebranie Koła Sambor — **Lisiewicz.**
7.11.1938 — Zebranie Koła N. Zagórz — **Spyt.**
8.11.1938 — Zebranie Koła Stanisławów — **Pruszyński.**
8.11.1938 — Zebranie Spółdzielni Jastrzębie-Zdrój — **Siadak.**
9.11.1938 — Zebranie Koła Rozwadów — **Lisiewicz.**
16.11.1938 — Zebranie Koła Lwów — **Siadak.**
25.11.1938 — Zjazd Okręgu Poznańskiego — **Siadak.**
26.11.1938 — Zebranie Koła Brześć n/B. — **Lisiewicz.**
27.11.1938 — Zebranie Koła Jaworzno — **Spyt.**
28.11.1938 — Zebranie Koła Wołkowysk — **Siadak.**
29.11.1938 — Zebranie Koła Baranowicze — **Spyt.**
29.11.1938 — Zebranie Koła Białystok — **Pruszyński.**
7.12.1938 — Zebranie Koła Kołomyja — **Pruszyński.**
8.12.1938 — Zebranie Spółdzielni Jastrzębie-Zdrój — **Siadak.**
9.12.1938 — Zebranie Koła Ostrów Wlkp. — **Lisiewicz.**
9.12.1938 — Zebranie Koła Piotrków — **Spyt.**
10.12.1938 — Zebranie Koła Siedlce — **Pruszyński.**
11.12.1938 — Zjazd Okręgu Warszawskiego — **Pruszyński.**
11.12.1938 — Zebranie Koła Wilno — **Siadak.**
12.12.1938 — Zebranie Koła Skierniewice — **Lisiewicz.**
12.12.1938 — Zebranie Koła Tarnopol — **Spyt.**
13.12.1938 — Zebranie Koła Strzemieszyce — **Pruszyński.**
13.12.1938 — Zebranie Koła Kapuścisko — **Siadak, Dr. Żuniak.**
16.12.1938 — Zebranie Koła Warszawa-Praga — **Spyt.**
18.12.1938 — Zebranie Koła Koluszki — **Lisiewicz.**
19.12.1938 — Zebranie Koła Gniezno — **Pruszyński.**
22.12.1938 — Zebranie Koła Bogumin — **Siadak, Spyt.**

TORUŃ

Zmiana na stanowisku Dyrektora K. P. Długoletni Dyrektor Kolei Państwowych w Toruniu inż. **Bogusław Dobrzycki** ustąpił ostatnio ze swego stanowiska przechodząc w zasłużony stan spoczynku. Ustępujący Dyrektor był postacią znaną w kolejnictwie, piastował bowiem trudne i odpowiedzialne obowiązki dyrektora kolei od kilkunastu lat bez przerwy i zajmował kolejno stanowiska Dyrektora Kolei w Katowicach, w Poznaniu i Gdańsku, ostatnio zaś w Toruniu. Powierzano mu posterunki ważne i eksponowane; takim było stanowisko Dyrektora K. P. w Katowicach w okresie gdy istniała współzależność eksploatacji pomiędzy obiema częściami Górnego Śląska, takim był posterunek Dyrektora kolei w Gdańsku a następnie w Toruniu i to zarówno ze względów politycznych jak też i ściśle fachowych. Z odpowiedzialnych swych zadań wywiązywał się Dyr. inż. Dobrzycki chlubnie z pożytkiem dla Państwa i kolejnictwa polskiego, czego najlepszym dowodem był szereg wysokich odznaczeń, jakie za swoje zasługi uzyskał.

W swoim stosunku do pracowników kolejowych kierował się Dyr. inż. Dobrzycki stale życzliwością i wyrozumiałością w granicach dobra i interesu służby. Interesował się również żywo życiem społecznym kolejarzy podległego sobie okręgu i często mieliśmy sposobność widzieć go w gronie podwładnych z okazji różnych uroczystości, jubileuszów itd. Służba parowozowa miała w nim zawsze przekonanego i szczerego rzecznika.

To też maszyniści okręgu toruńskiego a wraz z nimi także i maszyniści okręgu katowickiego i poznańskiego, którzy zachowali inż. Dobrzyckiego w życzliwej pamięci, żegnają go z żalem, życząc mu w dalszym życiu pomyślności osobistej i powodzenia w działalności społecznej.

Stanowisko Dyrektora Kolei w Toruniu objął p. inż. **Lorfing.**

KOŁOMYJA

Zbiórka na fundusz pomocy ofiar powstania na Śląsku Zaolziańskim. Pracownicy parowozowni Kołomyja opodatkowali się jednorazowo na fundusz pomocy ofiarom powstania na Śląsku Zaolziańskim. Normę ofiary ustalono na 2% dla pracowników służby warsztatowej i 3% dla służby zatrudnionej przy ruchu pociągów od wszystkich poborów. Zbiórkę przeprowadzono przy wypłacie uposażenia za miesiąc listopad br. Przyniosła ona ogółem zł 383 gr 60, w czym zł 208 od pracowników parowozowych. Suma ta przekazana została dn. 7. 11. 1938 do czasopisma „Ilustrowany Kurier Codzienny" w Krakowie z przeznaczeniem na zasilenie wspomnianego funduszu.

PODZIĘKOWANIA

Za życzenia nadesłane nam z okazji srebrnych godów małżeńskich składamy tą drogą kol. kol. członkom Prezydium Z. Z. M. p. Drowi Żuniakowi, Redakcji Maszynisty, Zarządom Okręgowym, Zarządom Kół Okręgu Pomorskiego oraz poszczególnym kolegom najserdeczniejsze podziękowanie.

A Hernet,
Prezes Okręgu Pomorskiego Z. Z. M. z małżonką.

Bydgoszcz, w lutym 1939 r.

Składam serdeczne podziękowanie Zarządowi Głównemu Z. Z. M. za pomoc udzieloną mi przez prowadzenie długoletniego trudnego i zawiłego procesu mego o przywrócenie wyższej grupy uposażenia i o przyznanie zaopatrzenia emerytalnego. Proces ten zakończony został zupełnym skucesem jedynie dzięki mistrzowskiemu, energicznemu i opartemu o głęboką wiedzę zawodową prowadzeniu sprawy przez doradcę prawnego Związku, p. **Dra Żuniaka** oraz dzięki skutecznej obronie przed N. T. A. p. **Mec. Zaczyńskiego,** którym niniejszym dziękuję z całego serca. Dziękuję również Zarządowi Głównemu Związku za przysłany mi dyplom uznania z okazji przejścia na emeryturę.

Ferdynand Ławruszonis

Łódź, dnia 12 lutego 1939 ar.

Niniejszym składam serdeczne podziękowanie wszystkim, którzy oddali ostatnią posługę memu ś. p. mężowi Stanisławowi Karolczakowi, maszyniście I kl. parowozowni Leszno. W szczególności dziękuję p. Zawiadowcy parowozowni Kościelnemu, Towarzystwu Kolejarzy, Orkiestrze Kolejowej, p. Prezesowi Okręgu Z. Z. M. z Poznania pp. kolegom mego męża z Poznania, Gniezna, Krotoszyna i Wolsztyna, Zarządowi i członkom koła Z. Z. M. w Lesznie za starania koło urządzenia pogrzebu i za udział w nim oraz Zarządowi Głównemu Z. Z. M. w Warszawie za szybkie i sprawne wypłacenie zapomogi pośmiertnej.

W smutku pozostała wdowa
Aniela Karolczakowa
wraz z dziećmi

Leszno w styczniu 1939 r.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona 250 zł, 1/2 strony 150 zł, 1/3 strony 100 zł, 1/4 strony 85 zł, 1/8 strony 50 zł, 1/16 strony 30 zł.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: **Eugeniusz Pruszyński**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 18